Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10963**

18. Wahlperiode 23.01.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzung der angekündigten Maßnahmen infolge des Abgasskandals durch die Bundesregierung und Bewertung des Vertragsverletzungsverfahrens

Als Reaktion auf den Abgasskandal hat sich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zuletzt dafür eingesetzt, dass Automobilhersteller freiwillige Selbstverpflichtungen für realistischere Abgaswerte eingehen (vgl. www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/dobrindt-will-abgas-selbstverpflichtung-14593087.html, 27. Dezember 2016). Anfang 2016 kündigte er bereits an, eigene Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchzuführen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/RedenUndInterviews/2016/VerkehrundMobilitaet/dobrindt-interview-dopingkontrollen-autos.html, 15. Februar 2016). Ergänzt werden sie Medienberichten zufolge offenbar durch die geplante Wiedereinführung der Endrohrmessungen bei der Abgasuntersuchung für alle Fahrzeuge (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/alexander-dobrindt-verkehrsministerium-will-wieder-strenge-asu-fuer-alle-autos-a-1129837.html, 14. Januar 2017). Fraglich ist, wann und in welcher Form diese Endrohrmessungen, Selbstverpflichtungen und Schadstoff-Anti-Doping-Tests beginnen sollen.

Weiterhin ist offen, wie die Bundesregierung auf das Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission reagieren wird. Die Europäische Kommission hatte im Dezember 2016 angemahnt, dass Deutschland keine Sanktionen gegenüber Volkswagen verhängt hatte. Zudem moniert sie, dass sich die Bundesregierung weigerte, alle Informationen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ offenzulegen, die potenzielle Unregelmäßigkeiten bei den Stickoxid-Emissionen der Fahrzeuge betreffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Freiwillige Abgas-Selbstverpflichtungen

1. Welche Hersteller sind bereits eine freiwillige Selbstverpflichtung für realistischere Abgaswerte eingegangen, die Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt von den Autoherstellern eingefordert hatte, und wie viele Hersteller haben angekündigt, künftig eine solche freiwillige Selbstverpflichtung einzugehen?

2. Aus welchen Gründen regt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt an, Messungen im realen Straßenverkehr allgemein „auf einer definierten Strecke von 100 Kilometern Länge mit Streckenanteilen innerorts und außerorts [zu]machen“, und nicht spezifischer nach den Vorgaben der RDE-Gesetzgebung (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/dobrindt-will-abgas-selbstverpflichtung-14593087.html)?
3. Welche Emissionen sollen die Hersteller im Rahmen der freiwilligen Selbstverpflichtung prüfen?
4. Aus welchen Gründen regt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt an, im Rahmen dieser freiwilligen Selbstverpflichtungen auch Verbrauchstests durchzuführen?
5. Inwiefern wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, Verbrauchstests im realen Straßenverkehr nicht nur im Rahmen freiwilliger Selbstverpflichtungen durchzuführen, sondern auch im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens, beispielsweise durch eine Erweiterung der RDE-Gesetzgebung um CO_2-Messungen im realen Straßenverkehr?
6. Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung Automobilhersteller dabei, freiwillige Selbstverpflichtungen einzugehen?
7. Inwiefern wird die Bundesregierung dabei die Betreuung der von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgeschlagene Online-Plattform verantworten, auf der die Messergebnisse verfügbar gemacht werden sollen?

Schadstoff-Anti-Doping-Tests

8. Ist mit den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigten Schadstoff-Anti-Doping-Tests eine kontinuierliche Feldüberwachung von bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen gemeint?
9. Inwiefern werden bei den Schadstoff-Anti-Doping-Tests neben Tests auf dem Rollenprüfstand auch Tests im realen Straßenverkehr mit Anlagen zur mobilen Emissionsmessung (PEMS) erfolgen und welche Testverfahren bzw. Testzyklen sollen bei den Tests jeweils angewendet werden?
10. Wie viele eigene Rollenprüfstände und PEMS-Anlagen werden für die Schadstoff-Anti-Doping-Tests benötigt und wie viele dieser eigenen Prüfstände und PEMS-Anlagen sind bereits einsatzbereit?
11. Welche Emissionen (z. B. Stickoxide, Partikel, Kohlendioxid) sollen im Rahmen der Schadstoff-Anti-Doping-Tests gemessen werden und wie begründet sich diese Auswahl?
12. Werden die Schadstoff-Anti-Doping-Tests eine Überprüfung der On-Board-Diagnosesysteme hinsichtlich möglicher Manipulationen beinhalten?

    Wenn ja, wie genau soll geprüft werden?

    Wenn nein, warum werden die Tests diese Überprüfung nicht beinhalten?
13. Inwiefern werden die Schadstoff-Anti-Doping-Tests oder andere Maßnahmen die Prüfung von Katalysatoren und Dieselpartikelfiltern in Fahrzeugen umfassen, um sicherzustellen, dass der Einsatz mangelhafter Katalysatoren und Dieselpartikelfilter vermieden wird?
14. Welche Bundesbehörde wird die Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchführen und welche Bundesbehörde wird die fachliche Aufsicht über die Schadstoff-Anti-Doping-Tests innehaben?
15. In welchem Umfang sollen jährlich Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchgeführt werden (bitte aufschlüsseln nach Anzahl der Prüfungen und Größe der Stichproben)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. Nach welchem Verfahren sollen dabei die Fahrzeuge ausgewählt werden?
17. Inwiefern werden dabei insbesondere in Betrieb befindliche Fahrzeuge geprüft, die nicht durch die Hersteller bereitgestellt werden, sondern nach direkter Kontaktaufnahme der Prüfstelle durch private Fahrzeughalter?
18. Sind Rechtsänderungen zur Durchführung dieser Schadstoff-Anti-Doping-Tests notwendig, und wenn ja, welche?

    Wenn nein, aufgrund welcher Rechtsgrundlage sollen sie durchgeführt werden?
19. Welche Konsequenzen folgen, wenn sich bei Schadstoff-Anti-Doping-Tests Abweichungen zu den Herstellerangaben bzw. den für die Typgenehmigung ermittelten Werten ergeben?
20. Welche Konsequenzen folgen insbesondere, wenn sich bei Schadstoff-Anti-Doping-Tests Grenzwertüberschreitungen ergeben?

Abgasuntersuchung

21. Inwiefern trifft ein Medienbericht zu, nach dem das Bundesverkehrsministerium eine Wiedereinführung der Endrohrmessungen bei der Abgasuntersuchung für alle Fahrzeuge plane, und wann soll die Wiedereinführung in Kraft treten?
22. Inwiefern soll den wiedereingeführten Endrohrmessungen dabei auch ein überarbeitetes Messverfahren zugrunde liegen, das den Erkenntnissen aus dem Abgasskandal Rechnung trägt?
23. Inwiefern ist vorgesehen, die Abgasuntersuchung insbesondere so zu erweitern, dass On-Board-Diagnose-Systeme auf mögliche Manipulationen überprüft werden?

Vertragsverletzungsverfahren

24. Inwiefern hält die Bundesregierung das Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission vom Dezember 2016 in Bezug auf mangelnde Sanktionen der Bundesregierung gegenüber Volkswagen sowie die Weigerung der Bundesregierung, alle Informationen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ offenzulegen, für gerechtfertigt?
25. Welche wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen hat die Bundesregierung im Rahmen des Abgasskandals gegenüber Volkswagen ergriffen und wie erklärt sich die Bundesregierung, dass die Europäische Kommission diese nicht als ausreichend erachtet?
26. Welche wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen wird die Bundesregierung nunmehr ergreifen, so dass die Europäische Kommission ihr Vertragsverletzungsverfahren einstellen wird?
27. Auf welche Informationen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ bezieht sich die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung bei ihrer Einschätzung, dass Deutschland nicht alle notwendigen Informationen zur Verfügung gestellt habe?
28. Inwiefern wird die Bundesregierung diese Informationen nunmehr nachliefern, so dass die Europäische Kommission ihr Vertragsverletzungsverfahren einstellen wird, und um welche Informationen handelt es sich?

Berlin, den 17. Januar 2017

Katrin-Göring Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333